RAJYA SABHA

Friday, the 17th August. 2007/26 *Sravana,* 1929 *(Saka)*

The House met at eleven of the clock,

MR. CHAIRMAN in the Chair.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

आलगननगर स्टेशन पर एक्सप्रेस रेलगाडियों का ठहराव

*81. **श्री बनवारी लाल कंछल :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लखनऊ शहर के विस्तार और वहां यात्री-यातायात के बढ़ते दबाव को ध्यान में रखते हुए आलमनगर रेलवे स्टेशन पर विभिन्न एक्सप्रेस रेलगाडियों का ठहराव अत्यन्त आवश्यक है;

(ख) क्या इस संबंध में विभिन्न संगठनों द्वारा एक जन – आंदोलन भी चलाया जा रहा है;

(ग) क्या सरकार जनहित में लखनऊ में आलमनगर स्टेशन पर विभिन्न एक्सप्रेस रेलगाडियों के ठहराव पर विचार करेगी ; और

(घ) यदि हां, तो कब तक और यदि नही, तो उसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू) : (क) से (घ) एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

(क) जी नही । आलमनगर में ठहरने वाली गाडियों की वर्तमान संख्या अर्थात 10 अप और 9 डाउन गाडियां इस स्टेशन पर होने वाले यातायात के वर्तमान स्तर के लिए पर्याप्त से अधिक हैं ।

(ख) से (घ) 25.12.2006 को आलमनगर में, एक शांतिपूर्ण प्रदर्शन किया गया था, और एक मांग पत्र सौंपा गया था, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ, आलमनगर स्टेशन पर अतिरिक्त गाडियों के ठहराव की मांग की गई थी । जिन 8 जोडी गाडियों का ठहराव दिए जाने की मांग की गई है, उनमें से एक गाडी 4266 देहरादून-वाराणसी जुलाई, 2005 से इस स्टेशन पर पहले से ही ठहर रही है । अन्य गाडियों के ठहराव की जांच की गई है लेकिन उन्हें वाणिज्यिक दृष्टि से औचित्यपूर्ण और परिचालनिक दृष्टि से व्यावहारिक नही पाया गया है ।

Stoppage of Express trains at Alamnagar station

†*81. SHRI BANWARI LAL KANCHHAL: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that stoppage of various express trains is very necessary at Alarnnagar railway station keeping in view the increasing pressure of passenger traffic in Lucknow alongwith the expansion of the city;

(b) whether a public movement is also being carried on by various organizations in this regard;

(c) whether Government in public interest would consider the stoppage of different express trains at Alarnnagar station in Lucknow; and

(d) if so, by when and if not the reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): (a) to (d) A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) No. Sir. The present number of trains stopping at Alarnnagar *i.e.* 10 Up and 9 Down trains are more than adequate for the present level of traffic offering at the station.

(b) to (d) A peaceful demonstration was held at Alarnnagar on 25.12.2006, and a charter of demands handed over, *inter-alia,* regarding stoppage of additional trains at Alarnnagar station. Out of 8 pairs of trains for which stoppage has been demanded one train 4266 Dehradun-Varanasi is already stopping at the station since July, 2005. Stoppages of the other trains have been examined but found neither commercially justified nor operationally feasible.

श्री बनवारी लाल कंछल : सभापति महोदय, माननीय मंत्री महोदय की तरफ से जो उत्तर दिया गया है, मैं इस पर यह निवेदन करना चाहता हूं कि आलमनगर स्टेशन जहां पर स्थित है, उसके अगल-बगल में लगभग तीन लाख लोगों की आबादी राजाजी पुरम, लखनऊ में है । इसलिए यहां पर बहुत सी गाडियों का रोकना बहुत आवश्यक है । माननीय मंत्री जी ने जो अपना लिखित जवाब दिया है, उसमें उन्होंने कहा है कि यहां पर इन गाडियों का ठहरना वाणिज्यिक दृष्टि से औचित्यपूर्ण नही है । मैं यह कहना चाहता हूं कि यहां पर गाडियां रुकनी चाहिए । यहां पर आठ गाडियों के रूकने के लिए की मांग की गई है । यदि आप चार गाडियों का रुकना उचित समझते हैं, तो चार के रुकने का प्रबंध की जिए, यदि 6 गाडियों का रुकना उचित समझते हैं, तो 6 का प्रबंध कीजिए और यदि दो का रुकना उचित समझते हैं, तो दो के रुकने का प्रबंध कीजिए, लेकिन वहां पर गाडियों का ठहराव जनता के लिए बहुत ही लाभकारी है । इसलिए मैं मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे सदन में निश्चित रूप से कुछ गाडियों की घोषणा कर दें, ताकि वे आलमनगर स्टेशन पर रुक सकें ।

SHRI R. YELL): Sir, the hon. Member had raised this point earlier also through a starred question and I had replied to him. 1 had explained that Alarnnagar, a small

† Original notice of the question was received in Hindi

station about six kilometres away from the Lucknow Junction, which is a terminal itself. In fact, there are already ten trains moving up and nine trains moving down that stop there. Now, they are asking for eight more trains to stop there. We have examined it in great detail. The stoppage time to be given for a train depends on the demand, traffic potential, operational possibility and commercial viability. Taking all these factors into consideration, we thought that it was not at all necessary because from the stoppage of ten trains we are getting only about Rs. 14,114 as daily income. For the kind information of the House too, stopping a train involves an expenditure of about Rs. 4376 if it is an electric train an Rs. 5346 if it is diesel-run. Leaving that aside, we are willing to consider it if it were commercially viable; it is not at all so. In fact, the eight trains that he has asked for cover destinations which are already being covered by the existing ten trains, except for three destinations, which could be covered if people go to the Lucknow Junction, which is about six kilometres from there and which is well-connected by road. That being the case, it is not at all commercially viable. In all respects, what is being given at present is more than adequate. In fact, we included four trains in 2002, one train in 2005 and one again in 2006. We have been conceding the requests but then, inclusion of any more train would neither be operationally viable nor commercially viable.

श्री बनवारी लाल कंछल : सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय को इससे अवगत कराना चाहता हूं और वे भली-भांति अवगत भी है कि लखनऊ सिटी मैंट्रो सिटी बनने जा रहा है । उसका बहुत द्रुत-गति से विस्तार हो रहा है । आज जहां पर लखनऊ शहर है, उसके 60-60 किलोमीटर तक चारों तरफ शहर बन चुका है और आगे भी विकसित हो रहा है । बड़े शहरों, दिल्ली और मुम्बई में एक-एक, डेढ़-डेढ़ किलोमीटर पर रेलवे स्टॉपेज बने हुए हैं और वहां पर गाडियां रुकती है । माननीय मंत्री महोदय से मेरा सादर निवेदन है कि 6 किलोमीटर की दूरी पर वे कम से कम दो-तीन गाडियों का ठहराव करा दें, क्योंकि यह वाणिज्यिक दृष्टि से भी लाभकारी होगा और जनहित की दृष्टि से भी बहुत लाभकारी होगा ।

SHRI R. VELU: Sir, 1 have explained in great detail as to how we have been doing it in the past. If at all the need arises, if there is going to be an increase in the traffic potential in the years to come, perhaps to match the demand we may consider it later, but not now.

DR. K. MALAISAMY: Thank you, Mr. Chairman. Sir, from the well-informed Minister we are able to know that they are doing this process based on certain parameters like demand, traffic potential, operational efficiency, commercial viability, etc. It is well taken. I am inclined to ask whether there are any exceptions to these parameters. Can it be discretion driven instead of demand driven?

SHRI R. VELU: Well, Sir, the hon. Member comes from Southern Railways, more particularly from Tamil Nadu. In fact, if we are not going to bridge the gap between demand and supply, what we do is that we run special trains. Last year In Southern Railways we ran about 1636 trains and much more this year. It means that we are here to concede the request of people as an exception. Wherever necessary, we will put in special trains or augment those trains which are not adequate. For example, if the hon. Member says that Madurai-Pandian train is not having 23 coaches or less than that, maximum I can put in 23 coaches in it. So far as augmentation is concerned, we are planning to augment about 800 coaches throughout India. It means that we use

discretion or exception to rules and see that the people are accommodated, wherever necessary.

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं, कि लखनऊ की तरह ही जितनी मेट्रो सिटीज हैं, जितनी राजधानियां हैं, पंद्रह लाख से ऊपर की आबादी के शहर में स्टेशन्स हैं, उन सभी में लगातार यह समस्या पैदा होती चली जा रही है कि मेन स्टेशन्स पर दबाव बढ़ रहा है। अगर उदाहरण के तौर पर बताऊं तो राजधानी जयपुर के पास दुर्गापुरा स्टेशन है। उसी तरह दूसरी तरफ हमारा गांधी नगर स्टेशन है। क्या केंद्रीय मंत्री महोदय एक कंटीन्यूअस एनालिसिस कराएंगे कि इस प्रकार की मेट्रो सिटीज में, इस प्रकार की राजधानियों में, इस प्रकार के बड़े शहरों में दबाव की दृष्टि से जो सबर्ब स्टेशन हैं, उन पर भी ठहराने की व्यवस्था करेंगे? क्या इस प्रकार का मूल्यांकन कराने का प्रयास करेंगे?

SHRI R. VELU: This is a good question put by the hon. Member. In fact, to decongest such metropolitan stations or big junctions, we are planning to have second terminal or third terminal, wherever necessary. In fact, such a study is being conducted. For example, in Southern Railways, we are now planning to have second terminal to the Central station. Similarly in Delhi we are also planning for second terminal to decongest the Delhi and New Delhi Stations. It means that we are very much aware of the pressure that is now building up in such junctions and metropolitan stations. We will conduct studies. In Lucknow junction, if such a pressure is mounting up and if necessity arises, "we will definitely do it.

श्री राम नारायण साहु : माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि बनवारी लाल कंछल जी ने जो आलमनगर स्टेशन के बारे में बताया है, यह आलमनगर का जो स्टेशन हैं, उस क्षेत्र के अंदर लगभग 30-35% आबादी रहती है। अगर वहां पर गाडी रोकी जाएगी तो इससे जनता को बहुत राहत मिलेगी। चार बाग स्टेशन पर इतना दबाव रहता है जिससे जनता को परेशानी होती, दिक्कत होती है और उसमें कभी-कभी दुर्घटना भी हो जाते है। क्या लोगो को इससे निजात मिलेगी? जहां तक खर्चे की बात कहते हैं कि खर्च बढ़ेगा तो ये साल में बीस हजार करोड़ रुपए कमाते हैं। जो फायदा दिखलाया है, वह किसलिए दिखलाया है? जनता को सुविधा देने के लिए दिखलाया है। उसमें खर्चे की बात कहां आती है। हम सब लोग यहां जनता के लिए बैठे हुए हैं। उनकी सेवा करने के लिए बैठे हुए है। इसमें खर्चे की कोई बात नही है। हमारी रेलवे इतनी फायदे में जा रही है। कंछल जी ने जो कहा है उसे तुरंत लागू किया जाए। धन्यवाद।

SHRI R. VELU: As mentioned earlier, this Alamnagar station lies on a 'B' route. It is almost like a terminal point on a junction. In case, I now stop the train there, it would mean that the line capacity is affected leading to a cascading effect on all those trains. In fact, we are facing this problem. It is a technical point. That is why, I have said that we have to see the operational feasibility. In fact, if at all the situation demands, as I mentioned earlier, the second terminal can be thought of later, but not now.

*82. [The questioner (s) (Shri Ram Jethmalani and Shri Raj Mohinder Singh Majitha) were absent. For answer *vide* page 21...*infra.]*